Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
YVES BOT
prezentate la 15 mai 2012[1]

**Cauzele conexate C-581/10 și C-629/10**

**Emeka Nelson,**
**Bill Chinazo Nelson,**
**Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)**
**împotriva**
**Deutsche Lufthansa AG**
[cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Amtsgericht Köln (Germania)]
**și**
**TUI Travel plc,**
**British Airways plc,**
**easyJet Airline Co. Ltd,**
**International Air Transport Association,**
**The Queen (C-629/10)**
**împotriva**
**Civil Aviation Authority**

[cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Regatul Unit)]

„Transport — Norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor — Dreptul la despăgubire în caz de întârziere a zborului — Compatibilitatea acestui drept cu Convenția de la Montreal"

1. Prezentele cauze privesc interpretarea și validitatea articolelor 5, 6 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004[2].

2. Prin intermediul întrebărilor adresate Curții, Amtsgericht Köln (Germania) și High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Regatul Unit) solicită în realitate să se stabilească dacă Curtea confirmă interpretarea pe care a dat-o acestor dispoziții prin Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții[3], potrivit căreia pasagerii zborurilor întârziate pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate în vederea aplicării dreptului la compensație și pot astfel invoca dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 atunci când suportă, ca urmare a întârzierii unui zbor, o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore, cu alte cuvinte atunci când ajung la destinația lor finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian[4].

1 — Limba originală: franceza.

2 — Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

3 — C-402/07 și C-432/07, Rep., p. I-10923.

4 — Punctul 69.

3. În cadrul prezentelor concluzii, vom propune Curții să confirme această interpretare și să decidă că articolele 5, 6 și 7 din regulamentul menționat sunt compatibile cu Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montreal la 9 decembrie 1999[5], cu principiul proporționalității, precum și cu principiul securității juridice.

## I – Cadrul juridic

### A – *Reglementarea internațională*

4. Convenția de la Montreal a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2001/539/CE[6] și a intrat în vigoare, în ceea ce privește Uniunea Europeană, la 28 iunie 2004.

5. Articolul 19 din Convenția de la Montreal prevede că transportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri. Cu toate acestea, transportatorul respectiv nu este răspunzător de prejudiciul cauzat de o întârziere dacă dovedește că el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care puteau să se impună în mod rezonabil pentru a evita prejudiciul sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri.

6. Articolul 29 din Convenția de la Montreal prevede:

„În transportul de pasageri, bagaje și mărfuri, orice acțiune în despăgubire, indiferent dacă se justifică prin prezenta convenție, prin contract, printr-o acțiune ilicită sau prin alte cauze, poate fi introdusă numai în conformitate cu condițiile și limitele de răspundere stabilite în prezenta convenție, fără a aduce atingere chestiunii referitoare la stabilirea persoanelor care au dreptul de a introduce acțiunea și a drepturilor acestora. În orice astfel de acțiune despăgubirile punitive, exemplare sau orice alte despăgubiri necompensatorii nu se vor putea recupera.”

### B – *Reglementarea Uniunii*

7. Considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004 precizează că măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor.

8. În considerentul (14) al regulamentului menționat se arată că obligațiile care revin operatorilor de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian.

9. Conform considerentului (15) al regulamentului menționat, ar trebui să se considere că există circumstanțe extraordinare, în cazul în care impactul unei decizii de gestionare a traficului aerian asupra unei anumite aeronave dintr-o anumită zi cauzează o întârziere prelungită, o întârziere de o noapte sau anularea unuia sau mai multor zboruri ale aeronavei respective, în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile de către operatorul de transport aerian în cauză în scopul evitării întârzierilor sau a anulărilor.

5 — Denumită în continuare „Convenția de la Montreal”.

6 — Decizia Consiliului din 5 aprilie 2001 privind încheierea de către Comunitatea Europeană a Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montreal) (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112).

10. Articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004 prevede:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:

[...]

(b) să li se ofere asistență de către operatorul de transport aerian în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (a) și articolul 9 alineatul (2), precum și, în eventualitatea unei redirecționări, în cazul în care ora de plecare anticipată a unui nou zbor este de cel puțin o zi după plecarea programată pentru zborul anulat, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);

(c) să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, [...]

(3) Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7, în cazul în care poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.

[...]”

11. Articolul 6 din acest regulament prevede:

„(1) În oricare din cazurile în care un operator de transport aerian anticipează o posibilă întârziere a unui zbor peste ora de plecare prevăzută, după cum urmează:

(a) timp de două ore, în cazul zborurilor de peste 1 500 de kilometri sau mai puțin;

(b) timp de trei ore sau mai mult, în cazul tuturor zborurilor intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și al oricăror alte zboruri cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri;

(c) timp de patru ore sau mai mult, în cazul tuturor zborurilor care nu se încadrează la litera (a) sau (b),

pasagerilor li se oferă de către operatorul de transport aerian:

(i) asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (a) și articolul 9 alineatul (2);

(ii) în cazul în care ora de plecare anticipată este la cel puțin o zi după ora de plecare anunțată inițial, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);

(iii) în cazul în care întârzierea este de cel puțin cinci ore, asistența specificată la articolul 8 alineatul (1) litera (a).

(2) În orice caz, asistența se oferă în limitele de timp stabilite în cele de mai sus corespunzător fiecărei distanțe de zbor.”

12. Articolul 7, intitulat „Dreptul la compensație”, din Regulamentul nr. 261/2004, prevede la alineatul (1) o compensație în sumă fixă în funcție de distanța de zbor în discuție. Astfel, potrivit acestei dispoziții, pasagerii primesc o compensație al cărei cuantum este de 250 de euro pentru toate zborurile de 1 500 de kilometri sau mai puțin, de 400 de euro pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri și de 600 de euro pentru toate zborurile care nu intră sub incidența categoriilor anterioare.

## II – Situația de fapt din acțiunile principale

### A – *Cauza C-581/10*

13. Domnul Nelson a rezervat, pentru cei doi fii ai săi și pentru sine însuși, bilete de avion pentru zborul LH 565 Lagos-Frankfurt am Main din 27 martie 2008 de la ora 22.50. La 28 martie 2008, în jurul orei 2.00, acest zbor a fost anulat ca urmare a unei defecțiuni tehnice la sistemul de direcție al trenului de aterizare anterior al aeronavei. Domnul Nelson și cei doi fii ai săi au fost cazați la un hotel. La 28 martie 2008, la ora 16.00, au fost preluați de la hotel și transportați la aeroport, întrucât avionul fusese înlocuit cu o aeronavă trimisă de la Frankfurt am Main (Germania). Zborul Lagos-Frankfurt am Main s-a realizat în cele din urmă la 29 martie 2008, la ora 1.00. Instanța de trimitere precizează că acest zbor avea același număr, adică LH 565, și în cea mai mare parte aceiași pasageri care rezervaseră zborul din 27 martie 2008. Avionul a aterizat la Frankfurt am Main la 29 martie 2008, la ora 7.10, mai precis cu o întârziere de peste 24 de ore față de ora de sosire prevăzută inițial.

14. Domnul Nelson consideră că această întârziere le conferă, lui și fiilor săi, dreptul la compensația prevăzută la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004. Prin urmare, el a formulat acțiune la Amtsgericht Köln, solicitând obligarea companiei aeriene Deutsche Lufthansa AG la plata către fiecare dintre ei a sumei de 600 de euro în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din acest regulament și al articolului 7 alineatul (1) din regulamentul respectiv.

15. Deutsche Lufthansa AG apreciază că, întrucât zborul a fost efectuat, nu poate fi calificat ca „anulat” în sensul Regulamentului nr. 261/2004. Ar fi vorba, în speță, despre un zbor întârziat, pentru care regulamentul respectiv nu ar prevedea compensații.

16. În așteptarea hotărârii care urma să fie pronunțată în cauzele conexate Sturgeon și alții, hotărâre citată anterior, instanța de trimitere a suspendat judecata. Aceasta a fost reluată în urma hotărârii respective. Cu toate acestea, instanța de trimitere continuă să aibă rezerve cu privire la compatibilitatea articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum a fost interpretat de Curte în hotărârea respectivă, cu Convenția de la Montreal. Prin urmare, instanța a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții mai multe întrebări preliminare.

### B – *Cauza C-629/10*

17. Părțile din acțiunea principală sunt TUI Travel plc (denumită în continuare „TUI Travel”), British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd, precum și International Air Transport Association (Asociația Internațională de Transport Aerian, denumită în continuare „IATA”), pe de o parte, și Civil Aviation Authority (Autoritatea Aviației Civile, denumită în continuare „CAA”), pe de altă parte.

18. TUI Travel dispune de șapte companii aeriene aflate în mai multe state membre. Aceste companii operează în principal zboruri charter în contul TUI Travel, a cărei activitate principală este organizarea de călătorii și de circuite turistice. IATA este o entitate comercială internațională care reunește în jur de 230 de companii aeriene care reprezintă 93 % din traficul internațional regulat.

19. Acțiunea principală are la bază o cerere adresată CAA de către reclamanți, prin care se solicita să se confirme că aceasta nu ar interpreta Regulamentul nr. 261/2004 în sensul că impune companiilor aeriene obligația de a despăgubi pasagerii în cazul întârzierii. CAA a refuzat să confirme o astfel de interpretare și a precizat că Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, este obligatorie în ceea ce o privește. Reclamantele au sesizat, așadar, High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court). Aceasta din urmă a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții o serie de întrebări preliminare.

20. Prin Ordonanța președintelui Curții din 30 noiembrie 2011, cauzele C-581/10 și C-629/10 au fost conexate pentru buna desfășurare a procedurii orale și în vederea pronunțării hotărârii.

## III – Întrebările preliminare

A – *Cauza C-581/10*

21. Amtsgericht Köln solicită Curții să răspundă la următoarele întrebări preliminare:

„1) Dreptul la compensație reglementat la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 reprezintă un drept la despăgubiri necompensatorii în sensul articolului 29 a doua teză din [Convenția de la Montreal]?

2) Care este raportul dintre dreptul la compensație întemeiat pe articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 de care se pot prevala, în aplicarea Hotărârii [Sturgeon și alții, citată anterior], pasagerii care ajung la destinația finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial, pe de o parte, și dreptul la despăgubiri pentru întârziere reglementat la articolul 19 din Convenția de la Montreal, ținând seama de excepțiile prevăzute la articolul 29 a doua teză din aceeași convenție referitoare la despăgubirile necompensatorii, pe de altă parte?

3) Cum se poate concilia criteriul de interpretare pe care se întemeiază Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, care permite o extindere a dreptului la compensație prevăzut la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 și la cazurile referitoare la întârziere, cu criteriul de interpretare a aceluiași regulament aplicat de Curte în Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, Rec., p. I-403)?”

B – *Cauza C-629/10*

22. High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) adresează Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolele 5-7 din Regulamentul [...] nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că impun plata compensației prevăzute la articolul 7 [din acest regulament] către pasagerii ale căror zboruri au făcut obiectul întârzierii în sensul articolului 6 [din regulamentul menționat] și, în caz afirmativ, în ce împrejurări?

2) În cazul unui răspuns negativ la întrebarea 1, articolele 5-7 din Regulamentul [...] nr. 261/2004 sunt nevalide, în totalitate sau în parte, pentru încălcarea principiului egalității de tratament?

3) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea 1, articolele 5-7 din Regulamentul [...] nr. 261/2004 sunt nevalide, în totalitate sau în parte, pentru (a) incompatibilitate cu Convenția de la Montreal, (b) încălcarea principiului proporționalității, și/sau (c) încălcarea principiului securității juridice?

4) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea 1 și a unui răspuns negativ la întrebarea 3, care ar fi limitele în timp ale efectelor hotărârii pronunțate de Curte în prezenta cauză?

5) În cazul unui răspuns negativ la întrebarea 1, ce efecte ar trebui să aibă, eventual, Hotărârea [...] Sturgeon și alții, [citată anterior], pentru perioada cuprinsă între 19 noiembrie 2009, data pronunțării respectivei hotărâri, și data la care Curtea va pronunța hotărârea preliminară în prezenta cauză?”

## IV – Analiza noastră

### A – *Observații introductive*

23. Întrucât unele dintre întrebările adresate de Amtsgericht Köln și de High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), sunt conexe, propunem Curții să le examineze după cum urmează.

24. Mai întâi, Amtsgericht Köln, prin intermediul celei de a treia întrebări, și High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), prin intermediul primei întrebări, solicită în realitate Curții să confirme interpretarea din Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, cu privire la articolele 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

25. Apoi, prin intermediul celei de a doua întrebări, High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), solicită să se stabilească dacă, în ipoteza în care Curtea ar reveni asupra jurisprudenței Sturgeon și alții, citată anterior, articolele 5, 6 și 7 din acest regulament ar fi nevalide ca urmare a încălcării principiului egalității de tratament.

26. În continuare, prima și a doua întrebare adresată de Amtsgericht Köln, precum și a treia întrebare formulată de High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), se referă, în esență, la compatibilitatea articolelor 5, 6 și 7 din regulamentul menționat cu Convenția de la Montreal, în măsura în care pasagerii unui zbor întârziat pot solicita compensațiile prevăzute la articolul 7 du Regulamentul nr. 261/2004, precum și cu principiul proporționalității și cu principiul securității juridice.

27. Prin intermediul celei de a patra întrebări, High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), solicită de asemenea, în esență, să se stabilească dacă hotărârea pe care Curtea o va pronunța în prezentele cauze trebuie să aibă efecte limitate în timp, în ipoteza în care Curtea ar considera că articolele 5, 6 și 7 din acest regulament trebuie interpretate în sensul că operatorul de transport aerian este obligat să plătească o compensație pasagerului al cărui zbor a întârziat.

28. În sfârșit, în cazul în care Curtea apreciază că aceste dispoziții trebuie interpretate în sensul că operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească o compensație pasagerului al cărui zbor a întârziat, High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), prin intermediul celei de a cincea întrebări, solicită să se determine ce efect trebuie conferit Hotărârii Sturgeon și alții, citată anterior, în perioada cuprinsă între 19 noiembrie 2009, data pronunțării respectivei hotărâri, și data pronunțării hotărârii în prezentele cauze.

### B – *Cu privire la întrebările preliminare*

#### 1. Cu privire la dreptul pasagerilor aerieni la compensații în eventualitatea întârzierii zborului

29. Curtea a avut deja ocazia să se pronunțe cu privire la aspectul dacă un operator de transport aerian este obligat, în temeiul articolelor 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004, să acorde compensații pasagerilor ale căror zboruri au avut întârzieri. Astfel, în Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, Curtea a reținut că aceste articole trebuie să fie interpretate în sensul că pasagerii zborurilor întârziate pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate în vederea aplicării dreptului la compensație și pot astfel invoca dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din acest regulament atunci când suportă, ca urmare a întârzierii unui zbor, o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore, cu alte cuvinte atunci când ajung la destinația lor finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial

de operatorul de transport aerian [7].

30. Cu toate acestea, acțiunile principale demonstrează refuzul operatorilor de transport aerian de a aplica hotărârea respectivă și de a acorda compensații pasagerilor care se află în astfel de situații. Acești operatori de transport consideră astfel că, pe de o parte, interpretarea dată de Curte în Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, cu privire la articolele 5, 6 și 7 din regulamentul menționat este în contradicție cu abordarea din Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, și că, pe de altă parte, Curtea și-a depășit competențele.

31. În această din urmă hotărâre, Curtea trebuia să se pronunțe cu privire la validitatea dispozițiilor amintite. În special, instanța de trimitere se întreba dacă articolele 5 și 6 din Regulamentul nr. 261/2004 nu sunt nevalide întrucât nu ar fi conforme principiului securității juridice.

32. În această privință, Curtea a reținut, printre altele, la punctul 76 din hotărârea respectivă că, „deși poate preciza conținutul unui act normativ comunitar [...], preambulul acestuia nu poate fi invocat pentru a deroga de la dispozițiile actului respectiv". Curtea a continuat raționamentul explicând că, „desigur, modul de redactare [a considerentelor (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004] sugerează că, în general, ar trebui ca, în cazul unor circumstanțe excepționale, operatorul de transport aerian să fie exonerat de toate obligațiile care îi revin și determină, așadar, o anumită ambiguitate între intenția astfel exprimată de legiuitorul comunitar și însuși conținutul articolelor 5 și 6 [din acest] regulament [...] care nu conferă un caracter atât de general respectivei exonerări de responsabilitate. Cu toate acestea, o astfel de ambiguitate nu este atât de pronunțată încât să facă incoerent mecanismul instituit de cele două articole, care sunt lipsite de ambiguitate".

33. Guvernul Regatului Unit deduce din acest aspect că, potrivit Curții, Regulamentul nr. 261/2004 nu prevede nicio obligație de a plăti compensații pasagerilor al căror zbor a întârziat și că aceasta nu a apreciat că considerentul (15) al regulamentului menționat poate fi utilizat pentru a modifica semnificația prevederilor regulamentului respectiv [8]. Prin urmare, în mod greșit Curtea și-ar fi întemeiat raționamentul din Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, pe acest considerent și ar fi concluzionat că poate fi datorată compensația și în cazul unei întârzieri.

34. Nu considerăm că o astfel de analiză ar putea fi dedusă din cuprinsul punctului 76 din Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, și că interpretarea dată de Curte în Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, ar fi în contradicție cu abordarea din prima hotărâre.

35. Astfel, acest punct trebuie încadrat în contextul său. În cauza în care s-a pronunțat Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, Curtea trebuia să se pronunțe, după cum am văzut, asupra validității articolelor 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004. Reclamantele susțineau că acesta din urmă prevede, în mod incoerent în considerentele (14) și (15), că împrejurările excepționale pot să limiteze răspunderea operatorului de transport aerian sau să îl exonereze de răspundere în cazul anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor, în timp ce articolele 5 și 6 din regulamentul menționat, care reglementează obligațiile acestuia într-o astfel de situație, nu prevăd, cu excepția obligației de despăgubire, o astfel de exonerare de răspundere [9].

36. Reclamantele respective erau surprinse în realitate de inexistența în cuprinsul Regulamentului nr. 261/2004 a exonerării de obligația de asistență și de deservire a pasagerilor în cazul întârzierii unui zbor ca urmare a unor circumstanțe excepționale. Potrivit acestora, considerentele (14) și (15) ale regulamentului precizează că operatorul de transport aerian trebuie să fie exonerat de orice obligație,

7 — Punctul 69 din această hotărâre.

8 — Punctele 35-38 din observațiile sale prezentate în cauza C-581/10.

9 — A se vedea punctul 75 din această hotărâre.

de orice natură, în eventualitatea unor circumstanțe excepționale nu numai în cazul în care zborul a fost anulat, ci și în cazul în care a întârziat. Acestea erau de părere, așadar, că respectivele considerente coroborate cu articolul 6, referitor la întârzierea zborului, din regulamentul respectiv determină o anumită ambiguitate, ceea ce aduce atingere principiului securității juridice [10].

37. Pe baza acestui element, Curtea a reținut la punctul 76 din Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, că o astfel de ambiguitate nu este atât de pronunțată încât să facă incoerent mecanismul instituit de articolele 5 și 6 din Regulamentul nr. 261/2004, care sunt lipsite de orice ambiguitate. Cu alte cuvinte, în opinia noastră, Curtea a apreciat că ambiguitatea care poate decurge din interpretarea considerentelor (14) și (15) ale acestui regulament nu infirmă faptul că este clar, în cuprinsul textului, că justificarea privind circumstanțele excepționale nu are caracter general, ci vizează numai obligația de despăgubire.

38. Prin urmare, nu considerăm că din această analiză se poate desprinde concluzia potrivit căreia interpretarea articolelor 5, 6 și 7 din regulamentul respectiv făcută de Curte în Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, este în contradicție cu abordarea din Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior.

39. În ceea ce privește principiul despăgubirii pasagerului aerian al cărui zbor a întârziat cu cel puțin trei ore, întrucât părțile din acțiunile principale nu au prezentat niciun element nou, susceptibil să repună în discuție interpretarea dată de Curte dispozițiilor respective în Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, nu înțelegem de ce Curtea ar trebui să revină asupra acestei interpretări.

40. În hotărârea menționată, Curtea a aplicat metoda de interpretare teleologică a Regulamentului nr. 261/2004 [11]. Interpretarea articolelor 5, 6 și 7 din acest regulament este sugerată de considerentul (15) al acestuia și are la bază însuși scopul textului, care, să reamintim, este acela de a se asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni, indiferent dacă se află într-o situație de refuz la îmbarcare, de anulare sau de întârziere a zborurilor, întrucât toți sunt victime ale unor dificultăți și neplăceri grave similare care au legătură cu transportul aerian [12].

41. În realitate, Curtea a interpretat *a contrario* considerentul (15) al Regulamentului nr. 261/2004. Astfel, acesta precizează că „există circumstanțe extraordinare [și, pentru acest motiv, exonerarea de obligația de compensare] în cazul în care impactul unei decizii de gestionare a traficului aerian asupra unei anumite aeronave dintr-o anumită zi cauzează o întârziere prelungită, o întârziere de o noapte sau anularea unuia sau mai multor zboruri ale aeronavei respective”. Prin urmare, Curtea a dedus de aici, la punctul 43 din Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, că noțiunea de întârziere prelungită este de asemenea legată de dreptul la compensație.

42. De altfel, astfel cum a arătat Curtea la punctul 47 din Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, potrivit unui principiu general de interpretare, un act comunitar trebuie interpretat, în măsura posibilului, astfel încât să nu repună în discuție validitatea acestuia. De asemenea, în cazul în care o prevedere din dreptul Uniunii poate primi mai multe interpretări, trebuie să se acorde prioritate celei care este de natură să îi păstreze efectul util.

43. Or, abordarea reținută de Curte în această hotărâre urmărește tocmai să nu repună în discuție validitatea articolelor 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004, optând pentru interpretarea care permite să se păstreze efectul util al acestor prevederi. Astfel, Curtea a arătat, la punctul 52 din hotărârea respectivă, că acest regulament are ca obiectiv, printre altele, remedierea prejudiciilor care constau, pentru pasagerii vizați, într-o pierdere de timp care nu poate fi reparată, având în vedere caracterul

10 — A se vedea în special punctul 31 din observațiile prezentate de European Low Fares Airline Association și punctele 132-135 din observațiile IATA prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior.

11 — A se vedea punctele 41 și 42 din hotărârea respectivă.

12 — A se vedea Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior (punctul 44).

ireversibil al acestuia, decât printr-o compensare. Curtea a concluzionat că pasagerii al căror zbor a făcut obiectul unei anulări şi pasagerii vizaţi de o întârziere a unui zbor suportă un prejudiciu analog, care constă într-o pierdere de timp, şi se află astfel în situaţii comparabile în vederea aplicării dreptului la compensaţie prevăzut la articolul 7 din regulamentul menţionat [13].

44. Prin urmare, ar fi contrar principiului egalităţii de tratament ca aceşti pasageri să fie trataţi în mod diferit, deşi se află în situaţii comparabile. Acesta este motivul pentru care Curtea a reţinut, la punctul 61 din Hotărârea Sturgeon şi alţii, citată anterior, că pasagerii al căror zbor a întârziat pot invoca dreptul la compensaţie prevăzut la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

45. De altfel, Curtea a apreciat că o întârziere trebuie să fie considerată prelungită şi să confere dreptul la astfel de compensaţii în cazul în care pasagerii ajung la destinaţia lor finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută iniţial de operatorul de transport aerian. Această interpretare a noţiunii „întârziere prelungită”, menţionată în considerentul (15) al acestui regulament, a făcut de asemenea obiectul criticilor mai ales din partea operatorilor de transport aerian şi a doctrinei, care consideră că stabilirea unei astfel de durate este arbitrară şi nu îşi găseşte justificarea în regulamentul respectiv.

46. Nu suntem de acord cu această opinie. În primul rând, trebuie amintit că principiul securităţii juridice, care este un principiu fundamental al dreptului Uniunii, impune, în special, ca o reglementare să fie clară şi precisă pentru ca justiţiabilii să îşi poată cunoaşte fără echivoc drepturile şi obligaţiile şi să ia decizii în consecinţă [14]. În ceea ce priveşte situaţia pasagerilor aerieni al căror zbor a întârziat şi situaţia operatorilor de transport aerian, acest lucru înseamnă că primii trebuie să poată cunoaşte din ce moment pot solicita plata unei compensaţii, iar ceilalţi trebuie să poată cunoaşte din ce moment sunt obligaţi să plătească respectiva compensaţie. Instituirea unei limite temporale permite evitarea situaţiei în care instanţele naţionale ar aprecia în mod diferit noţiunea de întârziere prelungită, ceea ce ar conduce la insecuritate juridică [15]. Pasagerii care au suferit o pierdere de timp de patru ore ar putea să primească o compensaţie în unele state membre, dar nu în alte state membre, unele instanţe naţionale considerând că întârzierea respectivă este o întârziere prelungită în sensul Regulamentului nr. 261/2004, pe când altele ar considera că nu este cazul. Pe lângă insecuritatea juridică, acest lucru ar avea drept consecinţă crearea unei inegalităţi între pasagerii aerieni a căror situaţie ar fi, totuşi, identică.

47. În al doilea rând, pentru a stabili pierderea de timp dincolo de care pasagerii unui zbor întârziat pot solicita plata unei compensaţii, trebuie amintit că Curtea s-a întemeiat pe situaţia pasagerilor zborurilor anulate care au fost redirecţionaţi în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004, întrucât situaţia acestora este comparabilă situaţiei pasagerilor al căror zbor a întârziat, iar cele două categorii de pasageri sunt informate, în general, în acelaşi moment cu privire la incidentul care le face mai dificil transportul aerian [16]. Pe de altă parte, cele două categorii de pasageri ajung la destinaţia finală după ora prevăzută iniţial şi suferă, aşadar, o pierdere de timp similară [17]. Curtea a arătat în continuare că pasagerilor redirecţionaţi în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din acest regulamentul li se acordă dreptul la compensaţie prevăzut la articolul 7 din regulamentul menţionat în măsura în care operatorul de transport nu i-a redirecţionat cu un zbor care să plece cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare

13 — *Ibidem* (punctul 54).

14 — A se vedea Hotărârea IATA şi ELFAA, citată anterior (punctul 68 şi jurisprudenţa citată).

15 — A se vedea în această privinţă punctele 88-90 din Concluziile avocatului general Sharpston prezentate în cauza care a determinat pronunţarea Hotărârii Sturgeon şi alţii, citată anterior.

16 — Hotărârea Sturgeon şi alţii, citată anterior (punctele 55 şi 56).

17 — *Ibidem* (punctul 56).

prevăzută și care să ajungă la destinația lor finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută. Acești pasageri dobândesc astfel un drept la compensație atunci când suportă o pierdere de timp care este egală sau mai mare de trei ore față de durata care era prevăzută inițial de operatorul de transport aerian [18].

48. Curtea a concluzionat, așadar, că pasagerii zborurilor întârziate pot invoca dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 atunci când suferă, ca urmare a unor asemenea zboruri, o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore, cu alte cuvinte atunci când ajung la destinația lor finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian [19].

49. Prin urmare, având în vedere ansamblul acestor elemente, considerăm că articolele 5, 6 și 7 din regulamentul menționat trebuie interpretate în sensul că pasagerii zborurilor întârziate pot să invoce dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din regulamentul respectiv atunci când suportă, ca urmare a întârzierii unui zbor, o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore, cu alte cuvinte atunci când ajung la destinația lor finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian.

50. Așadar, nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare adresată de High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court).

2. Cu privire la compatibilitatea articolelor 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 cu Convenția de la Montreal, cu principiul proporționalității și cu principiul securității juridice

51. Amtsgericht Köln solicită să se stabilească, în esență, cum se conciliază dreptul la compensații prevăzut la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 cu articolele 19 și 29 din Convenția de la Montreal, în măsura în care ultimele dispoziții exclud despăgubirile necompensatorii pentru prejudiciile care rezultă dintr-o întârziere în transportul pasagerilor aerieni.

52. Pe de altă parte, High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), solicită, în realitate, ca, în ipoteza în care Curtea ar decide că pasagerii zborurilor întârziate pot solicita compensația prevăzută la articolul 7 din regulamentul menționat, să se stabilească dacă această dispoziție este nevalidă, în totalitate sau în parte, pentru incompatibilitatea cu Convenția de la Montreal, încălcarea principiului proporționalității și/sau încălcarea principiului securității juridice.

53. În ceea ce privește compatibilitatea dreptului la compensație prevăzut la articolul 7 din regulamentul respectiv cu articolele 19 și 29 din Convenția de la Montreal, trebuie amintit că Curtea a considerat că întârzierea în transportul aerian poate cauza, în general, două tipuri de prejudicii, și anume, pe de o parte, prejudicii aproape identice pentru toți pasagerii, a căror reparare poate lua forma asistenței sau a deservirii standardizate și imediate pentru toate persoanele interesate, și, pe de altă parte, prejudicii individuale, inerente motivului deplasării acestora, a căror reparare impune o apreciere de la caz la caz cu privire la întinderea prejudiciilor cauzate și poate, așadar, să facă doar obiectul unei compensații ulterioare și individualizate [20].

18 — *Ibidem* (punctul 57).

19 — *Ibidem* (punctul 61).

20 — Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior (punctul 43). A se vedea de asemenea Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior (punctul 51).

54. Convenția de la Montreal reglementează condițiile de acordare a compensațiilor pentru cel de al doilea tip de prejudiciu [21]. Din moment ce asistența și deservirea pasagerilor menționate la articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004 în cazul unei întârzieri prelungite a zborului constituie măsuri reparatorii standardizate și imediate, acestea nu figurează printre cele cu privire la care convenția stabilește condițiile de exercitare [22].

55. Precum asistența și deservirea, compensația în temeiul articolului 7 din acest regulament constituie o măsură standardizată și imediată care urmărește repararea unui prejudiciu care constă, în ceea ce privește pasagerul aerian al cărui zbor a întârziat, într-o pierdere de timp ireversibilă [23]. Acest lucru este confirmat de caracterul forfetar al compensației respective, al cărei cuantum nu variază în funcție de prejudiciul individual suferit, ci în funcție de distanța de zbor parcursă sau de parcurs, precum și de caracterul său general, întrucât se aplică fără distincție tuturor pasagerilor care îndeplinesc condițiile necesare pentru a putea beneficia de aceasta.

56. Prin urmare, articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 este, în opinia noastră, compatibil cu articolele 19 și 29 din Convenția de la Montreal.

57. În ceea ce privește respectarea principiului proporționalității, Curtea a avut deja ocazia să se pronunțe asupra compatibilității articolului 7 din acest regulament cu un astfel de principiu [24]. Curtea a considerat, în această privință, că măsurile prevăzute la articolele 5 și 6 din regulamentul respectiv [25] sunt de natură să repare de îndată unele dintre prejudiciile suferite de pasagerii aerieni în cazul anulării sau a întârzierii prelungite a unui zbor și permit astfel garantarea unui nivel ridicat de protecție pentru persoanele interesate, urmărit de Regulamentul nr. 261/2004 [26].

58. Pe de altă parte, Curtea a precizat că este cert că domeniul de aplicare al diverselor măsuri stabilite de legiuitorul Uniunii variază în funcție de importanța prejudiciului suferit de pasageri, importanța acestuia fiind analizată prin raportare fie la durata întârzierii și a așteptării următorului zbor, fie la perioada scursă pentru informarea acestora cu privire la anularea zborului. Criteriile astfel reținute pentru a stabili dreptul pasagerilor de a beneficia de aceste măsuri nu apar, așadar, incompatibile cu cerința proporționalității [27].

59. Unele părți din acțiunile principale invocă, în plus, argumentul potrivit căruia despăgubirea pasagerilor al căror zbor a întârziat ar determina impunerea unei sarcini financiare arbitrare și excesive asupra operatorilor de transport aerian. Această despăgubire ar fi disproporționată având în vedere obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 261/2004.

60. În această privință, potrivit datelor prezentate Comisiei Europene de către Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene (Eurocontrol), mai puțin de 1,2 % din zboruri se pot încadra în prevederile acestui regulament referitoare la zborurile întârziate. De altfel, mai puțin de 0,5 % din zborurile întârziate sunt întârziate cu trei sau mai multe ore, indiferent dacă întârzierea se datorează sau nu se datorează unor împrejurări excepționale. Zborurile a căror întârziere conferă dreptul la compensația prevăzută la articolul 7 din regulamentul respectiv reprezintă mai puțin de 0,15 % [28].

21 — Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior (punctul 44).

22 — *Ibidem* (punctul 46).

23 — A se vedea în acest sens Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior (punctul 52).

24 — A se vedea Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior (punctul 81).

25 — Aceste măsuri sunt asistența și deservirea pasagerilor, astfel cum sunt prevăzute la articolele 8 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004, precum și compensarea, astfel cum este prevăzută la articolul 7 din acest regulament.

26 — Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior (punctul 84).

27 — *Ibidem* (punctul 85).

28 — A se vedea documentul de lucru al direcțiilor Comisiei care însoțește Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și către Consiliu din 11 aprilie 2011 pentru aplicarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor [SEC(2011) 428 final]. Acest document este disponibil în limba engleză.

61. Frecvența întârzierilor de mai mult de trei ore care pot conferi dreptul la compensația respectivă este, așadar, limitată. Efectele compensației datorate în cazul întârzierilor mai mari de trei ore nu ni se par, așadar, disproporționate în raport cu obiectivul Regulamentului nr. 261/2004, care este, să reamintim, acela de a garanta un nivel ridicat de protecție pentru pasagerii aerieni.

62. Mai mult, astfel cum a precizat Curtea în Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, operatorii de transport aerian nu au obligația să plătească compensații în cazul în care pot face dovada că anularea sau întârzierea prelungită este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile, cu alte cuvinte împrejurări care scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian [29]. În plus, obligațiile prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004 se achită fără a se aduce atingere dreptului acestor operatori de transport de a pretinde compensații de la orice persoană care a cauzat o întârziere, inclusiv de la părți terțe, în conformitate cu articolul 13 din acest regulament [30]. În sfârșit, Curtea a considerat de asemenea că cuantumul compensației datorate pasagerului unui zbor întârziat care ajunge la destinația sa finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial poate fi redusă cu 50 %, în conformitate cu articolul 7 alineatul (2) litera (c) din regulamentul respectiv, atunci când întârzierea este, în cazul zborurilor care nu intră în domeniul de aplicare al articolului 7 alineatul (2) literele (a) și (b), mai mică de patru ore [31]. Sarcina financiară impusă operatorilor de transport aerian în eventualitatea întârzierii unui zbor cu mai mult de trei ore poate, așadar, să fie inexistentă sau redusă în mod considerabil.

63. În consecință, având în vedere cele de mai sus, apreciem că articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 este compatibil cu principiul proporționalității.

64. În sfârșit, instanța de trimitere din cauza C-629/10 solicită să se stabilească, în esență, dacă interpretarea dată de Curte acestei dispoziții în Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, este compatibilă cu principiul securității juridice.

65. În opinia reclamantelor din acțiunea principală în cauza C-629/10, această interpretare ar încălca principiul securității juridice, întrucât ar fi în contradicție cu redactarea clară și lipsită de echivoc a Regulamentului nr. 261/2004, cu intenția legiuitorului Uniunii și cu Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior.

66. Pentru motivele expuse la punctele 31-48 din prezentele concluzii, considerăm că interpretarea respectivă nu este contrară principiului securității juridice.

67. Având în vedere elementele de mai sus, considerăm că articolele 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 sunt compatibile cu Convenția de la Montreal, cu principiul proporționalității, precum și cu principiul securității juridice.

3. Cu privire la efectele în timp ale hotărârii care urmează să fie pronunțată

68. Reclamantele din acțiunea principală în cauza C-629/10 solicită Curții să limiteze efectele în timp ale hotărârii care urmează să fie pronunțată, în ipoteza în care va răspunde afirmativ la prima întrebare și, respectiv, negativ la a treia întrebare adresată de High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) în această cauză. Acestea solicită ca articolele 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 să nu poată fi invocate în susținerea cererilor pentru compensații formulate de pasagerii zborurilor întârziate înainte de data la care se va pronunța hotărârea în prezentele cauze, cu excepția pasagerilor care introduseseră deja o acțiune în despăgubiri la instanță la această dată.

29 — A se vedea punctul 67 din această hotărâre.

30 — Punctul 68 din hotărârea respectivă.

31 — Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior (punctul 63).

69. În această privință, trebuie amintit că interpretarea unei norme a dreptului Uniunii făcută de Curte în exercitarea competenței pe care i-o conferă articolul 267 TFUE lămurește și precizează semnificația și câmpul de aplicare ale acestei norme, astfel cum trebuie sau ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată de la intrarea sa în vigoare. Rezultă că norma astfel interpretată poate și trebuie să fie aplicată de către instanță chiar și raporturilor juridice născute și constituite înainte de hotărârea asupra cererii de interpretare dacă sunt reunite și condițiile care permit supunerea litigiului privind aplicarea normei respective instanțelor competente [32].

70. În mod excepțional, ținând seama de gravele inconveniente pe care hotărârea sa ar putea să le genereze pentru trecut, Curtea poate fi nevoită să limiteze posibilitatea oricărei persoane interesate de a invoca interpretarea pe care Curtea o dă unei dispoziții de drept al Uniunii atunci când este sesizată cu o întrebare preliminară [33].

71. De altfel, Curtea a precizat că trebuie să existe un moment unic de stabilire a efectelor în timp ale interpretării solicitate pe care Curtea o dă unei dispoziții de drept al Uniunii. În această privință, principiul conform căruia o limitare nu poate fi admisă decât în hotărârea care se pronunță cu privire la interpretarea solicitată garantează egalitatea de tratament a statelor membre și a altor justițiabili în fața acestui drept și îndeplinește astfel cerințele care decurg din principiul securității juridice [34].

72. În prezentele cauze, prevederile dreptului Uniunii care fac obiectul interpretării sunt articolele 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004. Se solicită Curții, în esență, să stabilească dacă aceste prevederi trebuie interpretate în sensul că operatorul de transport aerian este obligat la plata unei compensații pasagerilor al căror zbor a întârziat. Curtea a avut deja ocazia să se pronunțe asupra acestei întrebări în Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior [35], iar prezentele întrebări preliminare nu vizează, în realitate, decât să se stabilească dacă Curtea confirmă interpretarea pe care a dat-o dispozițiilor respective în hotărârea menționată.

73. Or, trebuie să se constatate că, prin hotărârea respectivă, efectele acesteia nu au fost limitate în timp de către Curte.

74. Prin urmare, nu se impune, în opinia noastră, limitarea în timp a efectelor hotărârii care urmează să fie pronunțată în prezentele cauze.

75. Întrucât propunem Curții să răspundă afirmativ la prima întrebare adresată de High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) în cauza C-629/10, nu este necesar să se răspundă la a cincea întrebare adresată de aceasta din urmă.

32 — A se vedea în special Hotărârea din 6 martie 2007, Meilicke și alții (C-292/04, Rep., p. I-1835, punctul 34 și jurisprudența citată).

33 — A se vedea în special Hotărârea din 29 iulie 2010, Brouwer (C-577/08, Rep., p. I-7489, punctul 33). A se vedea de asemenea Hotărârea Meilicke și alții, citată anterior (punctul 35).

34 — Hotărârea Meilicke și alții, citată anterior (punctul 37).

35 — A se vedea punctul 69 din această hotărâre.

## V – Concluzie

76. Având în vedere ansamblul elementelor prezentate anterior, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Amtsgericht Köln și de High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), după cum urmează:

„Articolele 5, 6 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 trebuie interpretate în sensul că:

— pasagerii zborurilor întârziate pot invoca dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 atunci când suportă, ca urmare a întârzierii unui zbor, o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore, cu alte cuvinte atunci când ajung la destinația lor finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian;

— sunt compatibile cu Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montreal la 9 decembrie 1999, cu principiul proporționalității, precum și cu principiul securității juridice."